

### **BAB III PEKEMBANGAN STASIUN BANDUNG**

#### **A. Sejarah Singkat Perkeretaapian di Bandung**

Mulanya alat transportasi berupa kereta ini berawal dari tahun 1620 yang baru dikenalkan dengan sebuah alat angkut berupa gerobak yang didudukkan di atas jaringan rel yang terbuat dari kayu dan ditarik oleh kuda. Alat ini diperkenalkan oleh Huntingdon Beaumont, seorang sarjana Pertambangan di New Castle, Inggris<sup>1</sup>. Selanjutnya pada tahun 1730 alat tersebut digunakan untuk mengangkut barang dalam skala besar, dan pada 1777 bahan rel diganti menjadi rel yang terbuat dari besi. Kemudian pada tahun 1807 sistem angkutan ini mulai mengangkut penumpang, dan Lokomotif Blucher adalah lokomotif uap pertama yang diciptakan pada tahun 1814 oleh George Stephenson.

##### **1. Masuknya Kereta Api di Indonesia**

Di Indonesia sendiri alat transportasi berupa kereta api ini bermula dari sebuah gagasan yang dikemukakan oleh Jhr. Van der Wijk, pada tanggal 15 Agustus 1840. Jhr. Van der Wijk beranggapan bahwa sarana dan prasarana transportasi di Pulau Jawa ditinjau dari sudut pertahanan dan keamanan serta sudut ekonomi sejak awal abad ke-19 kurang memadai, maka dari itu ia mengusulkan untuk dibangunnya jaringan rel kereta api untuk sarana transportasi di Pulau Jawa.

Selain hal itu ia juga melihat keberhasilan di Eropa dalam mengatasi masalah yang serupa. Menurutnya, pemasangan jalan rel kereta api di Pulau Jawa

---

<sup>1</sup>Sudarsono Katam, *Kereta Api di Priangan Tempo Doeloe*, (Bandung: Pustaka Jaya, 2014), hlm. 5.

akan mendatangkan keuntungan yang tak ternilai harganya bagi kepentingan pertahanan. Karena di Indonesia pada awalnya keberadaan jalan rel di Indonesia diketahui sudah digunakan dalam aktivitas perkebunan sejak awal 18. Meskipun tidak bisa disebut sebagai jalur kereta api, pabrik gula pertama di Tegal pada 1813 telah memasang jalan rel untuk memudahkan distribusi panen tebu menuju pabrik pengolahan<sup>2</sup>. Tenaga penariknya ketika itu masih berupa kuda. Barulah pada tahun 1865 untuk pertama kalinya sebuah lokomotif dengan penggerak mesin uap tiba di Indonesia yang berasal dari Jerman. Kemudian pada tahun 1867 sudah mulai digunakan untuk menarik rangkaian kereta atau gerbong. Lokomotif yang digunakan adalah lok uap seri B1, yaitu lokomotif yang mempunyai 2 gandar roda penggerak dan 1 gandar roda pengantar dan mempunyai uap<sup>3</sup>.

Mengenai sebuah usulan yang dikemukakan oleh Jhr. Van der Wijk, adalah berupa jalan rel yang terbentang dari Surabaya ke Batavia melalui Surakarta, Yogyakarta, dan Bandung beserta simpangan-simpangannya<sup>4</sup>. Dengan sebuah usul tersebut tentunya ada pula pihak yang menentang, pada umumnya pihak yang menentang tersebut merupakan dari kalangan pemerintah. Mereka berpendapat bahwa pembangunan jalan rel kereta api akan membuka kesempatan bagi masuknya modal asing, sedangkan negeri Belanda sendiri akan dibebanni dengan hutang dari bekas biaya pembangunan jalan rel kereta api dan terancam

---

<sup>2</sup>Ibnu Murti Mariyadi, *Selayang pandang sejarah perkeretaapian Indonesia*, (Bandung: PT. KAI Persero) hlm.53.

<sup>3</sup>Hartono, *Lokomotif & Kereta Rel Diesel di Indonesia*, (Bandung: Ilalang Sakti Komunikasi,) hlm.3.

<sup>4</sup>Departemen Perhubungan Perusahaan Jawatan Kereta Api, *Sejarah Perkeretaapian di Indoonesia I*, (Bandung: Incarto Indonesia, 1989) hlm.40.

kehilangan daerah jajahan mereka yang sangat menguntungkan<sup>5</sup>. Justru mereka lebih memilih perbaikan tata-cara pengangkutan dengan memperbanyak jumlah hewan untuk menarik kereta beroda dua.

Berbagai cara dikemukakan dari pihak yang menentang akan usul pembangunan jalur rel kereta api di Pulau Jawa, seperti mendatangkan kuda, unta, dan gajah dari luar negeri. Ada pula sebuah usul agar perkembangan populasi hewan dipercepat, bila perlu penyembelihan hewan yang biasa digunakan untuk menarik kereta dilarang selama 5 tahun. Tentunya sebuah usulan tersebut tidak dapat dilaksanakan dan cenderung sedikit memaksakan. Sementara itu, usul Jhr. Van der Wijk didukung oleh J. Trom, seorang insinyur kepala Bagian Pengairan dan Bangunan. Trom sendiri berpendapat bahwa jalan rel kereta api itu sebaiknya menghubungkan Surabaya dengan Cilacap.

Kiranya usul dari Jhr. Van der Wijk itu dipandang baik, sehingga pemerintah Kerajaan Belanda mengeluarkan sebuah surat keputusan (*Koninklijk Besluit*) nomor 270 tertanggal 28 Mei 1842 yang menetapkan bahwa pemerintah akan membangun jalan rel kereta api dari Semarang ke Kedu dan Yogyakarta/Surakarta<sup>6</sup>. Keputusan tersebut sesungguhnya berdasarkan atas pertimbangan akan kebutuhan peningkatan sarana transportasi tradisional berupa kereta yang ditarik dengan hewan, seperti kuda, sapi, dan kerbau serta meningkatkan daya angkut bagi barang-barang ekspor. Barang-barang ekspor tersebut yang nantinya akan dijual untuk mengisi kas negara. Selain itu

---

<sup>5</sup>*Ibid.*, hlm 41.

<sup>6</sup>Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Jilid I*, (Bandung: APKA) hlm.49.



keputusan tersebut dipengaruhi oleh kepentingan pertahanan dan keamanan, mengingat peristiwa Perang Diponegoro yang baru reda sekitar 12 tahun silam.

Sayangnya keputusan tersebut tidak berjalan dengan lancar dan tidak sampai terwujud dalam bentuk pelaksanaan. Mungkin pada saat itu situasi dan kondisi belum menunjang bagi pelaksanaannya. Mungkin juga dikarenakan di negeri Belanda sendiri kehadiran kereta api baru berjalan selama tiga tahun. Namun pada 31 Oktober 1852, pemerintah Kerajaan Belanda mengeluarkan surat keputusan yang menetapkan pemberian kemudahan-kemudahan bagi kalangan pengusaha swasta yang bermaksud untuk mendapatkan izin pembukaan jalan rel kereta api atau usaha alat transportasi kereta api di Pulau Jawa<sup>7</sup>.

Berdasarkan surat keputusan tersebut, banyak kalangan pengusaha swasta yang mengajukan permohonan izin untuk membuka perusahaan kereta api di Pulau Jawa. Beberapa permohonan berasal dari perusahaan perkebunan swasta. Tentunya maksud dari mereka yang mengajukan permohonan tersebut demi memudahkan untuk mengangkut hasil produksi perkebunan mereka yang mulai melimpah. Namun hingga tahun 1861 belum juga ada permohonan izin yang disetujui dengan beberapa pertimbangan, yaitu:

- a) Belum adanya kesepakatan di kalangan pemerintah, apakah perusahaan kereta api itu akan diserahkan kepada pihak pengusaha swasta atau akan dikerjakan oleh pemerintah sendiri
- b) Kesulitan lapangan, karena belum ada peta yang dapat dipercaya sehingga harus melakukan penelitian dan pemetaan terlebih dahulu

---

<sup>7</sup>Departemen Perhubungan Perusahaan Jawatan Kereta Api, *op.cit.*, hlm.43.

- c) Anggaran biaya yang diajukan oleh para pemohon izin masih merupakan perkiraan-perkiraan yang belum nyata
- d) Tidak adanya data mengenai sarana transportasi, sehingga sulit memperkirakan keuntungan yang bisa diperoleh
- e) Sulit menentukan tenaga kerja dan upah kerja<sup>8</sup>.

Dengan hal tersebut, maka Raja Belanda Willem III menugaskan T. J. Stieltjes, orang kepercayaan dan penasihat Menteri Urusan Jajahan untuk mengadakan penelitian pada tahun 1860. Penelitian tersebut meliputi penilaian terhadap sarana angkutan yang ada serta tentang pemukiman baru untuk pemecahan masalah perhubungan yang semakin mendesak di Pulau Jawa. Beliau memberi saran kepada pemerintah Hindia Belanda agar jalan rel yang diusulkan itu dibangun melalui Ungaran dan Salatiga. Beliau memberi saran berdasarkan pertimbangan agar jalan rel dapat menghubungkan pusat-pusat kedudukan tentara kolonial Hindia Belanda yang berada di Ungaran, Ambarawa, dan Salatiga.

Sebuah komisi sarana angkutan segera dibentuk untuk membuat rumusan secara menyeluruh. Dalam hal itu, suatu *konsorsium*<sup>9</sup> yang terdiri para ahli, yakni Poolman, Fraser, dan Kol. Mereka mengajukan sebuah usulan pembangunan jaringan rel kereta api dari Semarang melalui Solo dan diteruskan hingga ke Yogyakarta. Karena mereka tidak setuju dengan usulan Stieltjes yang beralasan pembangunan jalan rel melalui Ungaran, Ambarawa, dan Salatiga akan sangat mahal dan memakan waktu lama, mengingat jalur itu terletak di daerah

---

<sup>8</sup>Tim telaga Bakti Nusantara, *op.cit.*, hlm.50.

<sup>9</sup>*Konsorsium adalah pembiayaan bersama suatu proyek atau perusahaan yang dilakukan oleh dua atau lebih sebuah lembaga keuangan.*

pegunungan yang berdekatan dengan Gunung Ungaran, Gunung Merbabu, dan Gunung Merapi<sup>10</sup>.

Kemudian barulah pada tahun 1862 konsesi atau izin dari permohonan tersebut disetujui. Gubernur Jendral Hindia Belanda Mr. L.A.J.W Baron Sloet van den Beele menyetujui permohonan izin dari Poolman dan kawan-kawan, dengan beberapa syarat berupa beberapa perubahan rute yaitu Semarang-Solo-Yogyakarta dan ditambah lintas cabang di Kedungjati menuju Ambarawa<sup>11</sup>. Pada akhirnya dengan kebutuhan yang saling berkaitan, maka pada tahun 1862 untuk pertama kalinya pemerintah memberikan izin kepada beberapa orang pengusaha swasta yang kemudian mendirikan perusahaan kereta api swasta pertama yaitu *Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij* atau *NISM*. Namun pada awalnya permohonan izin *NISM* yang mengajukan sebuah permohonan untuk pemasangan dan pengusahaan jalan rel dari Semarang ke Surakarta dan Yogyakarta.

*NISM* mengajukan permohonan tersebut karena pertimbangan wilayah yang akan dilewati itu berupa daerah-daerah seperti Semarang bagian selatan, Surakarta, dan Yogyakarta yang merupakan daerah-daerah tersebut penghasil barang ekspor seperti kayu, tembakau, dan gula. Permohonan izin Poolman dan kawan-kawan itu akhirnya dikabulkan oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda melalui surat keputusan Gubernur Jendral No.1 tanggal 28 Agustus 1862<sup>12</sup>.

---

<sup>10</sup>Sudarsono Katam, *op.cit.*, hlm.8.

<sup>11</sup>Ibnu Murti Mariyadi, *op.cit.*, hlm. 68.

<sup>12</sup>Yati Nurhayati, *Sejarah Kereta Api Indonesia*, (Bandung: Rizki Mandiri CV, 2014), hlm. 15



Dua tahun kemudian yaitu pada 27 Maret 1864, Poolman dan rekannya memperoleh izin untuk membangun jalan rel kereta api di daerah Jawa Barat, yaitu Batavia – Bogor. Pada tanggal 10 Agustus 1867 jalur lintas Semarang ke Tanggung sepanjang 25 km dibuka dan kereta api mulai dioperasikan untuk umum. Dengan demikian, pembangunan rel kereta meluas hingga ada 21 Mei 1873 resmi beroperasi untuk wilayah Semarang – Surakarta – Yogyakarta, Kedungjati - Willem I di Ambarawa, dan Batavia – Bogor<sup>13</sup>.

Namun semua usaha *NISM* sepertinya tidak berjalan dengan mulus begitu saja, mereka pada awalnya mengalami kesulitan finansial. Akan tetapi masalah tersebut dapat diatasi dengan mulai adanya titik terang pada tahun 1873 bahkan pada tahun-tahun berikutnya *NISM* meraih keuntungan yang sangat besar. Penerimaan laba tersebut berasal dari hasil angkutan berupa 507.528 orang penumpang, 85.166 ton barang, 25.134 kg bagasi, 89.663 kg barang kiriman, 78.114 kg alat-alat berat, 85.436 kg barang dagangan, 315 kereta yang ditarik kuda, 1.171 ekor kuda, dan 213 ekor ternak lainnya<sup>14</sup>. Tak kalah pentingnya peran pemerintah dalam keberhasilan *NISM* itu. Jika saja pemerintah tidak memberikan bantuan berupa pinjaman modal, bisa saja mereka kesulitan dan bahkan bisa menggagalkan rencana mereka untuk membangun sarana transportasi berupa kereta api di Pulau Jawa untuk pertama kalinya karena bermasalah dengan biaya pemodalannya yang sangat besar.

---

<sup>13</sup>Melly Trirahmi dan Melati Elandis, *Double Track 727 Kilometer*, (Jakarta: Kompas Media Nusantara, 2014), hlm. 50

<sup>14</sup>Departemen Perhubungan Perusahaan Jawatan Kereta Api, *op.cit.*, hlm. 58.

Akhirnya pada 6 April 1875 pemerintah mengambil keputusan untuk membangun sendiri jalan rel kereta api dan mengeksploitasi kereta api. Tak mau mengulangi kesalahan dari sebelumnya yang dilakukan *NISM*, maka *SS* selaku perusahaan milik pemerintah ini melakukan pembangunan dengan cara-cara yang terbaik serta perhitungan yang sangat teliti, sehingga pelaksanaannya dapat berlangsung dengan hasil yang cukup sempurna. Cara untuk mengantisipasi adanya finansial atau kegagalan dalam pembangunan, pemerintah sebelumnya sudah melakukan perolehan data-data terperinci mengenai keadaan medan yang dihadapi, keperluan akan angkutan, biaya, dan taksiran pendapatan yang kelak akan diperoleh. Pembangunan pertama yang dilakukan pemerintah adalah jalan rel jalur Surabaya – Pasuruan – Malang. Pembangunan tersebut dilakukan dengan 2 tahap.

Seiring dengan pembangunan yang dilakukan dengan cara bertahap, maka pembukaan jalur dan pengoprasian kereta apinya pun dilakukan secara bertahap pula. Berawal dari jalan rel jalur Surabaya – Pasuruan yang dibuka untuk umum pada 18 Mei 1878. Kemudian pembukaan jalur Pasuruan – Malang yang diersmikan pada 20 juli 1879. Pembangunan jalan rel kereta api yang dijalankan oleh pemerintah ini dilakukan oleh perusahaan pemerintah yang dinamai *Staatsspoorwegen* atau *SS*.

Selanjutnya pada tahun 1875-1877 diadakan penelitian lanjutan untuk pembukaan lintas Batavia – Bandung dan Sidoarjo – Madiun – Surakarta, serta pembukaan lintas cabang Kertosono melalui Kediri – Blitar. Alhasil *SS* pun berhasil meraih keuntungan dari pembangunan alat transportasi berupa kereta api



tersebut. Selain itu keuntungan yang sebelumnya diperoleh *NISM* dan juga keuntungan yang diperoleh *SS* memberi gambaran dan harapan baru kepada para pengusaha swasta yang telah berminat untuk menanamkan modal mereka dalam kegiatan jasa angkutan kereta api.

Dengan demikian, sejak saat itu kereta api menjadi incaran para pengusaha swasta untuk menanamkan modalnya karena alasan keuntungan yang besar tersebut. Sejak itulah banyaknya bermunculan perusahaan-perusahaan swasta yang mendapat konsesi atau izin untuk memasang jalan rel dan mengeksploitasi kereta api dan trem sebagai alat angkutan di Indonesia. Dari hal tersebut maka ada total 17 perusahaan swasta pada saat itu yang bermunculan, diantaranya adalah: *Semarang-Joana Stoomtram Maatschappij* (SJS), *Javaasche Spoorweg Maatschappij* (JSM), *Deli Spoorweg Maatschappij* (DSM), *Poerwodadi-Goendih Stoomtram Maatschappij* (PGSM) *Bataviaasche Ooster spoorweg Maatschappij* (BOS), *Oost Java Stoomtram Maatschappij* (OJS), *Solosche Tramweg Maatschappij* (SoTM), *Serajoedal Stoomtram Maaschappij* (SDS), *Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij* (SCS), *Pasoeroean Stoomtram Maatschappij* (PsSM), *Bataviasche Stoomtram Maatschappij* (BSTM), *Probolinggo Stoomtram Maatschappij* (PbSM), *Kediri Stoomtram Matshcappij* (KSM), *Mdjokerto Stoomtram Maatschappij* (MSM), *Babat-Djombang Stroomtram Maatschappij* (BDSM), *Madoera Stoomtram maatschappij* (MT), *Malang Stoomtram Maatschappij* (MS)<sup>15</sup>.

---

<sup>15</sup>*Ibid.* hlm. 65-66.

## 2. Masuknya Kereta Api di Kota Bandung

Sejarah perkeretaapian di Kota Bandung tidak lepas dari sejarah perkeretaapian di Indonesia yang kemudian berimbas ke perkeretaapian di Priangan, khususnya Kota Bandung. Hal ini dikarenakan saling berkaitan dengan asal mula transportasi berupa kereta api ini masuk ke dataran tinggi Priangan dan ke Kota Bandung. Seperti yang sudah dibahas di atas, perkeretaapian di Kota Bandung bermula dari keberhasilan dari pengoperasian alat transportasi dan alat angkut barang berupa kereta api yang dijalankan oleh *NISM* dan *SS*. Karena dengan keberhasilan mereka pemerintah semakin berhasrat untuk membangun jalan rel baru.

Dengan disahkannya undang-undang yang mengatur perkeretaapian pada tanggal 6 Juni 1878, maka asas pengusahaan kereta api mulai diakui oleh pemerintah dan hal tersebut berpengaruh terhadap struktur organisasi perkeretaapian. Kemudian pada tahun 1884-1898 *SS* membuka beberapa jalur rel kereta api baru, yaitu sebagai berikut:

- a) Lintas Pasuruan – Probolinggo pada tanggal 3 Mei 1884.
- b) Lintas Surabaya – Surakarta melalui Wonokromo serta Sidoarjo pada tahun 1884.
- c) Lintas Sidoarjo – Madiun – Blitar pada 16 Mei 1884.
- d) Lintas Bogor – Bandung – Cicalengka pada 10 September 1884.
- e) Lintas Yogyakarta – Cilacap pada 1887.
- f) Lintas Cicalengka – Cilacap pada 1894.

g) Lintas Wonokromo – Tarik, sehingga kereta api lintas Surabaya – Surakarta tidak perlu Sidoarjo.

h) Lintas Cicalengka – Garut pada 1886.

Dari penjelasan diatas perlu digarisbawahi pada lintas Bogor – Bandung-Cicalengka yang diresmikan pada tanggal 10 September 1884, bahwa pada tahun tersebutlah perkeretaapian masuk ke Kota Bandung. Namun sebenarnya untuk yang pertama kali kereta api masuk ke Kota Bandung yaitu pada tanggal 17 Mei 1884. Selanjutnya dilanjutkan ke Cicalengka yang penyelesaiannya pada tanggal 10 September 1884.

Masuknya kereta api ke Kota Bandung bermula dari setelah dioperasikannya kereta api yang menghubungkan Batavia dengan Bogor pada 31 Januari 1873. Kemudian pemerintah Hindia Belanda melanjutkan pembangunan jalur rel kereta api ini sampai ke Bandung dan Cicalengka. Namun pemasangan jalur rel ini tidak lagi dilaksanakan oleh *NISM*, melainkan diambil alih oleh perusahaan milik negara yaitu *SS*. Di Priangan seluruh jaringan kereta api dikuasai dan dikendalikan oleh pemerintah yaitu *SS*, walaupun lintas antara Batavia – Bogor dibangun oleh *NISM* yang pada akhirnya diambil alih oleh *SS*. Jadi perusahaan kereta api swasta hanya beroperasi di dalam kota Batavia saja.

Pembangunannya diawali dari Bogor ke Cicurug kemudian dilanjutkan ke Sukabumi terlebih dahulu. Pembangunan jalur rel kereta api Bogor – Bandung yang kemudian dilanjutkan ke Cicalengka ini melalui beberapa tahap pembangunan. Tahap pertama yaitu dari Bogor ke Cicurug yang dapat diselesaikan pada tanggal 5 Oktober 1881, dan dilanjutkan sampai Sukabumi



yang dapat diselesaikan pada tanggal 21 Maret 1882<sup>16</sup>. Selanjutnya pembangunan dari Sukabumi ke Bandung berjarak 99 km tersebut melalui Kota Cianjur. Barulah pada 17 Mei 1884 jalur kereta api ini sampai ke Kota Bandung melalui Cianjur. Dengan demikian pada tahun 1884 ini terhubungnya jalur rel kereta api antara Batavia dengan Kota Bandung.

Diwaktu yang sama pada 17 Mei 1884 dibangun juga Stasiun Bandung yang menjadi pusat kegiatan perkeretaapian di Kota Bandung bahkan di Priangan. Dibangunnya Stasiun Bandung atas dasar dengan kegiatan pengangkutan barang hasil perkebunan. Dengan dibukanya jalur Batavia – Bandung melewati Bogor dan Cianjur ini, maka untuk memudahkan pengangkutan barang dibangunlah gudang-gudang penyimpanan dekat Stasiun Bandung. Letak gudang-gudang penyimpanan tersebut terletak di Cibangkong, Cikudapateuh, Kiaracondong, Braga, Pasar Kaliki, Ciroyom dan Andir.

Sejak saat itulah dusun kecil pegunungan yang sunyi sepi ini terbuka dari isolasinya, tergugah bangkit menjadi kota yang ramai. Untuk para penduduknya terutama untuk orang gunung didataran tinggi Priangan, sejak masuknya kereta api ke Kota Bandung, mereka rela turun dari gunung hanya untuk menyaksikan sebuah lokomotif yang mereka beri nama “Si Gombar” dan “Si Kuik”. Si Gombar adalah lokomotif jalur pegunungan yang modern dari seri nomor D.D yang berarti memiliki 8 buah roda besar di depan berpasangan ( D.D)<sup>17</sup>. Asal nama Si Gombar

---

<sup>16</sup>Haryoto Kunto, *Seabad Kereta Api Mampir di Kota Bandung 1884-1984*, (Bandung: Granesia, 1994), hlm. 18-19.

<sup>17</sup>Haryoto Kunto, *Wajah Bandoeng Tempo Doloe*, (Bandung: Granesia, 1984), hlm. 100.

menurut kamus Sunda adalah berasal dari nama tokoh dalam film Amerika yang berbadan besar dan tenaga besar, saat itu orang Bandung menggunakan kata gombor untuk menggambarkan hal-hal besar termasuk kereta api yang bentuknya besar dan rodanya kecil<sup>18</sup>. Lokomotif ini pada dasarnya digunakan untuk mengangkut barang hasil perkebunan yang letaknya di dataran tinggi priangan. Sedangkan “Si Kuik” kereta yang lebih kecil dan bunyi suaranya kuik-kuik, maka dari itu orang Bandung menyebutnya “Si Kuik”.<sup>19</sup>

## **B. Perkembangan Stasiun Bandung**

Stasiun merupakan sebuah tempat singgah maupun pemberhentian akhir dari perjalanan alat transportasi kereta api. Pada masa Hindia Belanda Stasiun menjadi tempat berbagai aktifitas perkeretaapian, seperti tempat pemberhentian penumpang, alat transportasi untuk kepentingan militer, dan tempat penyimpanan sementara dari pengangkutan hasil perkebunan. Kereta api menjadi alat transportasi primadona kala itu di Hindia Belanda. Karena pada masa itu kereta api sudah menjadi alat transportasi modern guna mengangkut hasil perkebunan yang awalnya menggunakan gerobak. Selain untuk pengangkutan hasil perkebunan peminat kereta api yang menjadikannya primadona yaitu karena lebih efisien dan nyaman dalam menempuh perjalanan jarak menengah jauh.

Kota Bandung menjadi salah satu wilayah yang mendapatkan fasilitas perkeretaapian tersebut. Stasiun tersebut bernama “Stasiun Bandung”. Stasiun Bandung menjadi stasiun pertama di Kota Bandung yang didirikan pada 17 Mei

---

<sup>18</sup>Yati Nurhayati, *op.cit.*, hlm. 71.

<sup>19</sup>Lihat lampiran 6 hlm. 103.

1884. Stasiun Bandung menjadi pusat kegiatan perkeretaapian bukan hanya di Bandung saja, tetapi di Priangan juga. Bertepatan dengan diresmikannya Stasiun Bandung, dibuka jalur kereta api dari Batavia ke Bandung yang melewati Bogor dan Cianjur, kemudian jalur ini dilanjutkan menuju Cilacap lalu ke Yogyakarta dan tujuan akhir Surabaya, yang diresmikan pada 1 November 1884. Ide awal pembangunan Stasiun Bandung ini juga didasari dengan pembukaan perkebunan di Bandung. Para pemilik perkebunan menggunakan jalur kereta api agar lebih cepat dan efisien untuk mengirimkan hasil perkebunannya ke Batavia.

Selain itu ada pula “Jalur Barat” yang menghubungkan dengan Kota Bandung. Jalur Barat adalah jalur kereta api kelas dua, yaitu jalur untuk kereta api berkecepatan maksimal 60 km per jam dari Bogor hingga ke Cilacap. Jalur Barat ini setidaknya memiliki beberapa tahap dari tahun 1881 hingga penyelesaiannya pada tahun 1911. Saat itu transportasi “Jalur Barat” sudah mencapai perbatasan Jawa Tengah. Dengan demikian Kota Bandung benar-benar menjadi pusat transportasi kereta api Jalur Barat.

Pada tahun 1894 dibuka jalur Bandung-Surabaya. Jalur ini lanjutan dari jalur Batavia – Surabaya yang memakan waktu yang lama dalam perjalanan. Maka dari itu Stasiun Bandung menjadi tempat *stop over* atau tempat peralihan dalam perjalanan sebaliknya yaitu Surabaya - Batavia. Maksud dari peralihan ini adalah dalam perjalanan panjang tersebut, Stasiun Bandung menjadi tempat pemberhentian semalam, dan dilanjutkan keesokan harinya. Jalur ini dapat memudahkan hubungan para pemilik tanah dari Jawa Tengah, Jawa Timur, dan Jawa Barat. Dengan adanya kemudahan tersebut, dilaksanakanlah Kongres



Pengusaha Perkebunan di Bandung<sup>20</sup>. Hal ini tentu membuat perekonomian Kota Bandung, khususnya di sektor perkebunan semakin meningkat.

Selain alasan ekonomi, pembangunan stasiun di Bandung tidak lepas dari rencana politik yang telah disiapkan oleh Hindia Belanda. Stasiun Bandung merupakan inisiasi yang dilakukan oleh pemerintah sebelum membangun infrastruktur lainnya. Setelah dibangun Stasiun Bandung, dibangun pula stasiun-stasiun lain di sekitarnya. Stasiun tersebut antara lain: Padalarang, Kiaracondong, Tanjungsari, Rancaekek, Cicalengka, Citiis, Lebakjero, Cimanuk, Cibatu, dan Nagreg. Tentunya stasiun-stasiun tersebut guna untuk menyambungkan jaringan dalam bidang perkebunan di dataran tinggi Priangan yang akan di kirim ke Batavia.

Bertepatan dengan pembangunan Stasiun Bandung, di daerah sekitar stasiun dibangun pula kantor-kantor jawatan kereta api, gudang, bahkan bengkel kereta api atau Balai Yasa. Kegiatan perkeretaapian di Kota Bandung juga tidak lepas dari peran Stasiun Bandung. Karena Stasiun Bandung menjadi pusat kegiatan perkeretaapian di Priangan. Hal itu dikarenakan Kota Bandung letaknya yang strategis yaitu berada di tengah-tengah daerah Priangan dan cocok sebagai sarana angkutan penumpang dan hasil perkebunan. Namun bukan hanya berfungsi sebagai sarana angkutan penumpang dan hasil perkebunan saja, akan tetapi juga telah berhasil mengintegrasikan perekonomian dari wilayah dataran tinggi Bandung.

---

<sup>20</sup>Febri Nur Fitrianto, *Studi Dampak Pembangunan Stasiun Bandung Terhadap Daerah Sekitarnya*, (Bandung: Fakultas Teknik Institut Teknologi Bandung, 2017), hlm. 3.

## 1. Perkembangan Bangunan Stasiun Bandung

Stasiun Bandung merupakan stasiun pertama dan terbesar di Kota Bandung. Stasiun Bandung digunakan bertepatan dengan diresmikannya jaringan kereta api Bandung – Batavia yang melewati Cianjur dan Bogor pada tahun 17 Mei 1884. Ide awal dibangunnya Stasiun Bandung tentunya untuk kegiatan pengangkutan barang hasil perkebunan yang akan dikirim ke Batavia.

Dalam segi arsitektur dan desain bangunan Stasiun Bandung mengalami beberapa tahap perubahan, yaitu pada awal pembangunan (1884), kedua yaitu pada tahun 1909, dan yang terakhir hingga saat ini pada tahun 1928.

### 1.1 Tahap awal (1884)

Untuk tahap awal yaitu bersamaan dengan diresmikannya pada tahun 1884. Pada tahap ini tidak ada yang begitu mencolok dan istimewa dari segi bangunannya. Dikarenakan pada tahap awal ini belum menggunakan jasa seorang arsitek atau perancang bangunan yang ahli. Jadi pada tahap awal ini dikerjakan oleh tenaga sipil saja. Dalam segi gaya bangunannya, Stasiun Bandung pada tahap awal bergaya campuran antara kolonial dan Cina<sup>21</sup>. Karena pada masa itu bangunan di kota-kota besar Indonesia hampir semua bergaya kolonial dan Cina.

Hal tersebut dikarenakan bangunan-bangunan yang ada di Kota Bandung pada saat itu bentuknya yang masih sederhana, berupa perumahan panggung dengan dinding anyaman bambu, terutama di daerah selatan kota yang dikenal sebagai kawasan masyarakat Sunda. Kemudian berkembang desain bangunan

---

<sup>21</sup>Haryoto Kunto, *Nasib Bangunan Bersejarah di Kota Bandung*, Bandung: Granesia, 2008, hlm. 159, lihat juga lampiran 2 hlm. 99

dengan arsitektur tradisional Eropa yang dibangun sejak masa abad ke-19. Beberapa dari bangunan tersebut dapat ditemukan di sekitar kawasan pusat kota dan kawasan militer yang ada di dalam Kota Bandung. Dengan bagian depan yang monumental dan kolom klasik, serta dinding tembok yang tebal, bangunan-bangunan tersebut memperlihatkan gaya tradisional Eropa yang unik dan indah. Kemudian banyak ditemukannya juga bangunan dengan gaya tradisional Eropa tersebut pada akhir abad ke-19 di sekitar alun-alun, sekitar stasiun kereta api, kawasan militer<sup>22</sup>.

Bagian depan bangunan dengan kolom-kolom klasik dan dinding tebal adalah ciri-ciri bangunan tradisional Eropa. Gaya tradisional Eropa dengan tata ruang interior simetris adalah salahsatu pemecahan desain yang dikenal dengan gaya rumah *Dutch Indisch*<sup>23</sup>. Gaya ini dianggap sebagai hasil akulturasi antara budaya Eropa dan Cina. Hal ini lah yang menyebabkan mengapa gaya bangunan dari Stasiun Bandung bergaya campuran antara kolonial dengan Cina.

## 1.2 Tahap kedua (1909)

Tahap selanjutnya atau tahap kedua yaitu pada tahun 1909. Pada tahap ini Stasiun Bandung sudah mulai menggunakan jasa seorang arsitek untuk desain Stasiun Bandung. Pada tahap ini (1909) Stasiun Bandung direnovasi dengan memperluas stasiun oleh seorang arsitek yang bernama FJA Cousin. Arsitek FJA Cousin melakukan perubahan bangunan Stasiun Bandung yaitu perluasan

---

<sup>22</sup>Sudarsono Katam, *Oud Bandoeng dalam Kartu Pos: Menjelang 200 Tahun Bandung*, (Jakarta: KhazanahBahari,2009), hlm. 182.

<sup>23</sup>Diby Hartono, *Architectural Conservation Award Bandung*, (Bandung: Remaja Rosdakarya, 2014), hlm. 3.



bangunan. Bangunan hasil perluasan ini memiliki hiasan kaca patri yang bergaya *art deco*<sup>24</sup>.

Di peron bagian selatan ditandai dengan hiasan kaca patri bergaya *art deco*. *Art deco* itu sendiri adalah gaya hias yang lahir setelah Perang Dunia I dan berakhir sebelum Perang Dunia II yang banyak diterapkan dalam berbagai bidang, seperti eksterior, interior, mebel, patung, poster, pakaian, perhiasan, dan lain-lain<sup>25</sup>.

Suatu perkembangan arus arsitektur modern setelah Perang Dunia I yang menampilkan berbagai fenomena modern yang dikenal dengan *art deco*. Dalam periode ini Kota Bandung seolah-olah disulap dengan diperindah dengan bangunan bergaya *art deco* ini. Kota Bandung pada akhir Perang Dunia I memperlihatkan mulai terjadinya evolusi bentuk bangunan ke arah yang semakin modern. Masyarakat Kota Bandung sudah mulai menggunakan bahan beton bertulang untuk kebutuhan konstruksi bangunan dengan teknik dan bentuk yang kreatif. Jadi dengan pemaparan tersebut bisa dibayangkan konstruksi bangunan Stasiun Bandung pada masa itu yang sudah mulai modern dengan menggunakan bahan beton untuk konstruksi bangunan yang bergaya *art deco*.

Selanjutnya ditahap bangunan yang sama, pada Pada 5 Juni 1926 demi memperingati hari jadi ke-50 *Staatsspoorwagen* (SS) di depan bangunan Stasiun Bandung dibangun sebuah tugu peringatan hari jadi tersebut yang dirancang oleh

---

<sup>24</sup>Muhammad Aodyra Khaidir, Sejarah Stasiun Bandung dari Masa ke Masa, (Bandung: Fakultas Teknik, Institut Teknologi Bandung), hlm. 2, lihat juga lampiran 3 hlm. 100.

<sup>25</sup>Pradaningrum Mijarto, *Bangunan Kereta Api Bersejarah, Pesona yang tak Lekang Digerus Waktu*, (Jakarta: PT Kereta Api, 2012), hlm. 60.

Ir. E. H. de Roo. Tugu tersebut dibuat dengan hiasan berbahan besi, berbentuk pilar segi delapan dengan lentera kaca, dan di puncak tugu dipasang lampu listrik dengan daya penerangan 1.000 lilin<sup>26</sup>.

### 1.3 Tahap akhir (1928)

Sebenarnya pada tahap ini tidak berbeda jauh dengan tahap kedua. Dikatakan tahap akhir karena dalam segi arsitektur Stasiun Bandung dari tahun 1928 hingga saat ini keaslian bangunannya masih terjaga. Belum adanya perombakan besar-besaran yang mengakibatkan perubahan arsitektur bangunannya. Pada tahap ini masih juga menggunakan arsitektur bangunan bergaya *art deco*. Namun pada tahap ini arsitektur bangunan dirancang oleh seorang arsitek Belanda yaitu E. H. de Roo pada tahun 1928. Tahap akhir ini merupakan desain Stasiun Bandung hingga saat ini<sup>27</sup>. Di tahap ini dicirikan dengan satu sisi, di mana sirkulasi penumpang melewati gerbang masuk yang berhubungan langsung dengan loket karcis yang berada di bagian kanan dan kiri, dan sirkulasi keluar terbagi dua melalui pintu keluar yang terletak di sayap kiri dan sayap kanan<sup>28</sup>.

Alasan mengapa dilakukannya renovasi pada tahap ini juga berkaitan dengan semakin meningkatnya penumpang dari tahun ke tahun di Stasiun Bandung. Stasiun ini berkedudukan “tusuk sate” terhadap jalan di depannya. Semula,

---

<sup>26</sup>Sudarsono Katam, *Kereta Api di Priangan Tempo Dolo*, (Bandung: Pustaka Jaya, 2014), hlm 59.

<sup>27</sup>Lihat lampiran 4 hlm. 101.

<sup>28</sup>Kartika Theresia, *Kajian Desain Stasiun Bandung Dalam Lingkup Konservasi Bangunan Bersejarah*, *Skripsi*, (Bandung: Fakultas Teknik Universitas Katolik Parahyangan, 2005), hlm. 34.

bangunan ini tepat berimpit dengan jalan, namun akibat perluasan halaman stasiun ke arah timur untuk sub-terminal angkutan umum, bangunan ini tidak lagi tepat berimpit<sup>29</sup>.

## 2. Perkembangan jaringan rel kereta api

Stasiun Bandung merupakan stasiun yang menjadi pusat perkeretaapian di Priangan dan menjadi komoditas utama dalam perkembangannya di Priangan. Hal ini dikarenakan Stasiun Bandung berperan dalam urusan pengangkutan barang hasil perkebunan di Priangan. Rasanya tidak mungkin bila guna dari Stasiun Bandung yang menjadi komoditas utama di daerah Priangan dengan hanya sebagai tempat singgah penumpang dari perjalanan jauh dari Batavia – Surabaya dan menjadi tempat pengangkutan dan penyimpanan barang hasil perkebunan saja. Selain hal tersebut, seperti yang sudah dipaparkan sebelumnya bahwa Stasiun Bandung juga menghubungkan jalur ke kota-kota kecil di daerah Priangan melalui jalur rel kereta api.

Setelah masuknya transportasi berupa kereta api ini masuk ke Kota Bandung, kemudian meleuas ke kota-kota kecil di Priangan. Kota-kota kecil yang dihubungkan oleh jalur kereta api ke Kota Bandung seperti:

1. Jalur Bandung – Banjar, dimulai dari jalur Bogor ke Bandung yang diteruskan ke Cicalengka kemudian diteruskan lagi menuju Cibatuan yang selesai pada 14 Agustus 1889, dan selanjutnya dari Cibatuan diteruskan lagi ke Tasikmalaya, dari Tasikmalaya melalui Ciamis dan Banjar untuk

---

<sup>29</sup>Budi Nurhikmah, *Stasiun Kereta Api Di Pulau Jawa-Indonesia*, (Jakarta: PT Kereta Api Persero, 2010), hlm. 46.



menuju Maos<sup>30</sup> yang penyelesaiannya pada 1 November 1894. Dalam pembangunan jalur ini perlu menjadi catatan:

Jalur Bandung-Buahbatu (sejauh 7km) dapat diambil secara jelas. Peta tanah, profil panjang dan beberapa projek dari hasil gambaran jalur Buahbatu-Banjaran terpenuhi. Bagian terakhir dari jalur Banjaran ke Koppo masih diselidiki, hubungannya dengan perencanaan yang berlanjut ke Citeureup dan dari Citarum, pemberhentiannya juga di tempatkan pada Citarum. Ini memberi kepastian pada pengoperasional yang mudah dari sistem pusat. Dengan laporan akhir tahun, perolehan dari tanah dimulai dengan penyelesaian secara baik. Walaupun banyak kesulitan ditemui, hasil yang diperoleh sejauh itu tidak dianggap tidak memuaskan. Jumlah biaya pembangunan menghabiskan 45.740,72 gulden<sup>31</sup>.

2. Jalur kereta api Bandung- Rancaengkek – Jatinangor – Tanjungsari – Citali yang dibangun pada 23 Februari 1918. Kemudian direncanakannya terus menuju ke Sumedang, namun tak pernah menjadi kenyataan.
3. Trayek trem Bandung ke Kopo pada taggal 1 Juni 1918 dan diteruskan ke Ciwidey (18 Maret 1921).
4. Lintas kereta api dari Bandung – Citeureup – Majalaya ( 6 Juni 1919) dan pada jalur yang sama dibangun pula lintas kereta api: Citeureup – Banjaran – Pangelangan, yang rampung dikerjakan pada tanggal 18 Maret 1921<sup>32</sup>.

Dengan begitu perkembangan jaringan rel kereta api ini berhasil mengintegrasikan daerah-daerah kota kecil yang berada di Priangan.

---

<sup>30</sup> Rosandi Sumaamidjaja, *Pembangunan Moda Transportasi Kereta Api di Pulau Jawa oleh Pemerintah Hindia Belanda*, (Bogor: Neno, 2014), hlm. 58.

<sup>31</sup> *Staatsblad van Nederladnsch-Indie Over Het Jaar Landsdrukkerij*, 1885, hlm. 95.

<sup>32</sup> Yati Nurhayati, *op.cit.*, hlm. 114.

### **C. Daya Angkut Kereta Api di Stasiun Bandung 1884-1930**

Begitu banyak kegiatan dan peran transportasi berupa kereta api saat masuk ke daerah Priangan khususnya Kota Bandung. Bersamaan dengan masuknya kereta api ke Bandung, Stasiun Bandung menjadi pusat perkeretaapian Jalur Barat. Hal yang menjadikan tersebut adalah yang pertama, kedudukan Kota Bandung sebagai pusat keresidenan. Kedua, kondisi Kota Bandung telah menunjukkan perkembangannya. Ketiga, letak strategis Kota Bandung di antara kota-kota lain di Priangan yang dilewati jalan kereta api, dan suhu udaranya menyenangkan bagi orang Eropa. Keempat, kota itu merupakan gudang hasil produksi perkebunan, khususnya kina, kopi, dan teh, sebagai komoditi ekspor. Kelima, pada tahun 1884 dinas kesehatan menyatakan Kota Bandung bebas dari wabah penyakit, khususnya malaria<sup>33</sup>.

Daya angkut di Stasiun Bandung ini terbagi menjadi dua, yaitu barang dan umum. Barang di sini diartikan sebagai daya angkut barang hasil perkebunan dalam skala yang besar. Kalau hanya dalam skala kecil dan bukan barang hasil perkebunan hanya termasuk ke dalam kategori daya angkut umum atau penumpang, karena muatannya yang tidak terlalu besar. Sedangkan daya angkut umum merupakan daya angkut untuk penumpang (orang) dan beberapa barang bagasi (kg).

Pada tingkat ini telah diambil alih dari sebelumnya, dengan keputusan 12 Juni 1908 No. 5 tarif khusus yang disetujui no. XXIX S.S. Pada poin ke 6 ketentuan khusus dari tarif ini, semua kereta penumpang kereta campuran (barang dan

---

<sup>33</sup>A. Sobana Hardjasaputra, *Perubahan Sosial di Bandung 1810-1906, Diserasi*, (Depok: Fakultas Ilmu Budaya Universitas Indonesia, 2002), hlm. 208.

penumpang) yang terkait dengan pengenalan kereta ekspres yang terkait dengan peresmian perdana kereta ekspres pada rute *Weltevreden*<sup>34</sup> (SS) - Bandoeng<sup>35</sup>.

Sejak berlangsungnya transportasi kereta api Jalur Barat, pengangkutan kopi dan produksi perkebunan lain dari daerah Priangan ke pelabuhan Pasar Ikan (Tanjung Priuk), tidak lagi dilakukan oleh pedati atau transportasi sungai atau jalur air, melainkan oleh kereta api. Sejak itu pedati hanya mengangkut produksi perkebunan dari pedalaman ke gudang di stasiun atau halte. Lalu-lintas orang dan barang antar daerah umumnya menggunakan kereta api. Begitu pula dengan pengangkutan barang lain dalam skala besar. Pada tahun-tahun berikutnya, lalu-lintas orang dan barang yang naik dari dan turun di Stasiun Bandung makin meningkat.

Patut dicatat bahwa pada tahun 1884, mula pertama hubungan K.A dibuka di kota, jumlah penumpang yang turun-naik lewat Stasiun Bandung, selama setahun 32.000 orang penumpang. Dengan jumlah angkutan barang (bagasi) sebesar 9.250 ton. Tiga puluh tahun kemudian (1914), banyak penumpang per tahun 1.307.000 orang, dengan muatan barang sebesar 244.700 ton<sup>36</sup>.

Keberadaan transportasi jalur barat bukan hanya memperlancar pengangkutan hasil perkebunan, tetapi berpengaruh besar terhadap kehidupan Kota Bandung, baik perkembangan fisik maupun sosial ekonomi. Dengan kata lain, sarana

---

<sup>34</sup>*Weltevreden* adalah sebuah daerah tempat tinggal utama orang-orang Eropa di pinggiran Batavia, Hindia Belanda yang berjarak kurang lebih 10 km dari Batavia lama ke arah selatan. Letaknya kini di sekitar Sawah Besar, Jakarta Pusat.

<sup>35</sup>*Verslag der Staatspoor en Tramwegen Nederlandsch-Indie 1918*, hlm.59.

<sup>36</sup>Haryoto Kunto, (1984), *op.cit.*, hlm. 106.



transportasi modern itu merupakan faktor penting pendorong perubahan. Sejak berlangsungnya transportasi kereta api ke dan dari Bandung, perkembangan Kota Bandung jauh lebih cepat dari periode sebelumnya.

Kereta api yang semula ditunjukkan untuk kebutuhan sebagai pengantar pengangkutan hasil perkebunan dan gerak militer, dalam kenyataannya fungsi utama kereta sehari-sehari adalah sebagai sarana transportasi umum. Perubahan tersebut tidak mengherankan. Hal itu dikarenakan pengangkutan hasil perkebunan dan gerak militer antar daerah tidak beroperasi untuk setiap hari. Maka dari itu kereta api malah sering digunakan sebagai alat transportasi umum. Selain itu, dalam segi pertimbangan ekonomi, pembangunan sarana kereta api tersebut menghabiskan biaya besar.

Melalui pengoperasian kereta api sebagai transportasi umum, pemerintah mengharapkan memperoleh untung dari biaya yang telah dikeluarkan, kemudian mendapatkan keuntungan yang besar. Dan ternyata upaya tersebut berhasil untuk mendapatkan keuntungan dari pengoperasian kereta api untuk transportasi umum. Namun dengan adanya sedikit perubahan tersebut tidak membuat terbaikannya fungsi utama, yaitu sebagai pengangkut barang dan militer.

Dalam fungsi sebagai sarana transportasi umum, kereta api dibagi dalam tiga kelas, berdasarkan perbedaan fasilitas dan harga karcis. Pada tahap awal, penumpang dipatok ongkos per kilometernya 12 sen untuk kelas I. Untuk kelas II ongkos per kilometernya 9 sen. Sedangkan untuk kelas III hanya 3 sen saja per kilometernya. Ongkos bagasi untuk barang adalah 16 sen per kilometernya.

Berdasarkan ketentuan tersebut, maka tarif karcis kereta di Jalur Barat pada tahap awal adalah sebagai berikut:

**Tabel 3**  
**Tarif Karcis Kereta Jalur Barat Tahap Awal**  
**(dalam hitungan *gulden*)**

Dari Bandung ke...	Jarak (km)	Kelas I	Kelas II	Kelas III
Batavia	210	25,20	18,90	6,30
Bogor	155	18,60	13,95	4,65
Sukabumi	98	11,76	8,82	2,94
Cianjur	59	7,08	5,31	1,77
Cicalengka	27	3,24	2,43	0,81

Sumber: A. Sobana Hardjasaputra, *Perubahan Sosial di Bandung 1810-1906, Disertasi*, (Depok: Fakultas Ilmu Budaya Universitas Indonesia, 2002), hlm. 213.

Ternyata kehadiran transportasi kereta api ini disambut dengan gembira oleh masyarakat pribumi. Dapat dilihat dari antusias masyarakat untuk menggunakan kereta api karena beberapa faktor. Diantaranya karena kereta api adalah sarana transportasi baru dan modern. Kemudian harga karcis terjangkau oleh masyarakat pribumi. Lalu kenyamanan dan keamanan yang didapat dari fasilitas transportasi selama di perjalanan, dan menghemat waktu untuk menuju ke daerah yang dituju.

Semenjak jalur Cianjur – Bandung – Cicalengka dibuka, orang-orang pribumi berbondong-bondong setiap hari menggunakan kereta api dari dan ke Kota Bandung. Sebagian besar dari mereka datang ke Kota Bandung dengan membawa barang dagangan dalam jumlah besar, seperti hasil pertanian, bahan bangunan, dan lain-lain.

**Tabel 4**  
**Trafik Barang (kg) dari dan ke Stasiun Bandung tahun 1884**

<b>Bagasi</b>	<b>Kiriman</b>	<b>Muatan</b>	<b>Jumlah</b>
13.880	36818	9.247.250	9.297.948
76,61	1.824,05	144.473,89	146.974,55

Sumber: *Ibid*, hlm. 214.

Adapula daerah-daerah yang menjadi tujuan para penumpang dari Kota Bandung pada masa itu adalah: Cimahi (7.904 orang), Padalarang (5.226), Tagogapu (869 orang), Cipatat (499 orang), Cianjur (5.253 orang), Sukabumi (754 orang), Bogor (3.199 orang), Gedebage (1.393 orang), Rancaekek (1.230 orang) Cicalengka (4.636 orang), dan ke daerah lain 1.022 orang<sup>37</sup>. Begitu pula sebaliknya, dari Batavia dan beberapa tempat lain sejumlah orang mendatangi Kota Bandung menggunakan jasa kereta api. Dengan demikian, transportasi berupa kereta api ini sudah menyebabkan peningkatan mobilitas dalam kehidupan masyarakat.

Tahun 1890-an, lalu-lintas orang dan barang antar daerah dengan menggunakan kereta api makin meningkat. Hal itu disebabkan ongkos kereta lebih murah dari waktu sebelumnya. Penurunan ongkos kereta api dimaksudkan oleh pemerintah agar jumlah penggunaanya meningkat. Hal ini masuk akal dikarenakan dengan biaya tarif yang relatif lebih murah akan menarik peminat masyarakat untuk menggunakan sarana transportasi kereta api. Sehingga keuntungan dari transportasi itu pun bertambah. Selain itu juga faktor pengguna dari kereta api tersebut. Jika diturunkannya harga tarif, maka semakin banyak rakyat pribumi pula yang bisa menikmati perjalanan menggunakan kereta api.

---

<sup>37</sup>*Ibid*, hlm. 215.



**Tabel 5**  
**Tarif Karcis Kereta Api Awal Tahun 1890-an**  
**(dalam hitungan *gulden*)**

Dari Bandung ke...	Jarak (km)	Kelas I	Kelas II	Kelas III	Bagasi (10 kg)
Batavia	210	11,00	7,50	3,17	0,53
Bogor	155	9,00	5,50	2,34	0,46
Sukabumi	98	6,00	4,00	1,47	0,29
Cianjur	59	3,50	2,50	0,90	0,18
Cicalengka	27	1,75	1,00	0,42	0,08
Tasikmalaya	115	7,00	4,50	1,73	0,35
Ciamis	134	8,00	5,00	2,01	0,40
Garut	78	4,50	3,00	1,17	0,28
Cilacap	256	13,00	8,00	3,78	0,58
Yogyakarta	388	19,00	12,50	4,44	0,78

Sumber: *Ibid*, hlm.217.

Selain kereta api ada pula sebuah trem yang pada masa itu berguna juga untuk pengangkutan barang. Di Bandung sendiri panjang dari jalur trem ini memiliki 2 jalur utama untuk jalur Bandung – Dayeuhkolot – Majalengka dan Tanjungsari sejauh 59 km, termasuk dengan jalur Karees – Kiaracandong dan jalur Rancaekek – tanjungsari 12 km. Jumlah stasiun-stasiun dan kedua jalur tidak berubah dan tetap.

**Tabel 6**  
**Jalur Bandung – Dayeuhkolot – Ciwidey dan Majalaya**

	Total		Perbedaan dalam persentase	Per hari – km	
	1925	1926		1925	1926
Pelancong dan koper. (barang-barang)....	f 193. 416	f 217.690	+ 12,6	f 9, -	f 10,10
Semua pemasukan dan lainnya...	f 159. 480	f 165.961	+ 5,9	f 7,40	f 7,85
	f 12.645	f 11.699	-7,5	f 0,60	f 0,54
Total...	f 365.541	f 398.350	+ 9. -	f 17. -	f 18,49

Sumber: *Mededeelingen Indische Spoorweg-Politiek Deel X Landsdrukkerij Weltevreden Dienst Der Staatsspoor En Tramweg 1927*, hlm.62.

**Tabel 7**  
**Jalur Rancaekek - Tanjungsari**

	Total		Perbedaan dalam persentase	Per hari (km)	
	1925	1926		1925	1926
Pelancong dan koper. (barang-barang)....	<i>f</i> 26.034	<i>f</i> 24.34	- 5,8	<i>f</i> 5,9	<i>f</i> 5,60
Semua pemasukan dan lainnya...	<i>f</i> 11.792	<i>f</i> 10.202	- 7,5	<i>f</i> 2,70	<i>f</i> 2,94
	<i>f</i> 1.042	<i>f</i> 1.002	- 4	<i>f</i> 0,28	<i>f</i> 0,23
Total...	<i>f</i> 38.868	<i>f</i> 30.438	- 6,2	<i>f</i> 8,87	<i>f</i> 8,32

Sumber: *Ibid.* hlm.63

Tabel diatas menunjukkan bahwa adanya perbandingan pemasukan aktifitas perkeretaapian pada jalur Bandung – Dayeuhkolot – Ciwidey dan Majalaya, dan jalur Rancaekek – Tanjungsari pada tahun 1925 dan 1926. Perbandingan pemasukan tersebut berdasarkan data pemasukan dari penumpang dan barang-barang penumpang (bukan barang hasil perkebunan). Kereta trem tersebut menghubungkan dari dan ke luar Kota Bandung. Pada data tabel tersebut juga dapat dilihat bahwa jalur Bandung – Dayeuhkolot – Ciwidey dan Majalaya untuk perbandingan dari tahun 1925 dengan 1926 mengalami kenaikan pemasukan total sebesar 9%. Sedangkan untuk jalur Rancaekek – Tanjungsari mengalami penurunan pemasukan total sebesar 6,2%. Terlepas dari penurunan pemasukan pada jalur Rancaekek – Tanjungsari, pada intinya kegiatan perkeretaapian dalam pengangkutan barang maupun penumpang, dari dan ke Kota Bandung tergolong ramai aktifitasnya. Dapat dilihat juga dari tabel-tabel sebelumnya (lihat tabel 2 dan 3) yang menjelaskan juga untuk daya angkut beserta pemasukannya.